Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6885**

19. Wahlperiode 07.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Intermodaler Verkehr

Nach Ansicht der Fragesteller kommt die Bundesregierung, wenn sie wirklich CO_2-Einsparunen erreichen möchte, um einen effizienten intermodalen Güterverkehr nicht herum kommt. Wenn intermodaler Verkehr wirklich Akzeptanz in der Logistikbranche bekommen soll, wird dies nicht mit mühselig per Kran zu verladenden LKW-Sattelaufliegern gehen (www.cargobeamer.com/Nachhaltiger-Gueterverkehr-in-Deutschland-2016-pdf-852365.pdf). Ein kranbarer Sattelauflieger hat aufgrund des stabileren Chassis ca. 800 bis 1 000 kg mehr Eigengewicht und entsprechend weniger Nutzlast. Weniger als vier Prozent der Sattelauflieger sind kranbar.

Es gibt in Deutschland (www.cargobeamer.com/Nachhaltiger-Gueterverkehr-in-Deutschland-2016-pdf-852365.pdf), Frankreich (https://de.wikipedia.org/wiki/Modalohr) und Schweden (www.flexiwaggon.se/) , sehr innovative Systeme, um komplette LKW oder Sattelauflieger ohne Kran auf die Bahn zu bekommen. Die Systeme werden nach Ansicht der Fragesteller in den Heimatländern mit großem Erfolg eingesetzt. In der Bundesrepublik hört man davon wenig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum verfolgt die Bundesregierung nicht über solche modernen Systeme, um der LKW-Flut aus Osteuropa Herr zu werden?
2. Welche Umschichtung von Transportvolumen (Tonnenkilometer, tkm) von der Straße auf Schiene hält die Bundesregierung unter den o.g. Prämissen für realisierbar (bitte jeweils Angaben für 2020/2025/2030)?
3. Wieviel CO_2-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, ein solches Verladesystem beispielsweise in Ost/West-Richtung zwischen polnischer und niederländischer Grenze zu etablieren?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, ähnliche innovative Terminalkonzepte für das Binnen- oder Küstenmotorschiff zu entwickeln und würde die Bundesregierung eine solche Möglichkeit in die Strategie zur sauberen Luft integrieren?
6. Wie viele Brücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schifffahrtswegen für mehrlagigen Containerverkehr zu niedrig?
7. Auf welchen Strecken empfiehlt die Bundesregierung bevorzugt eine konsequente Brückenanhebung?

8. Welche Kosten sind dafür zu veranschlagen?
9. Welche Umschichtung von Transportvolumen (tkm) von der Straße auf Wasserstraßen hält die Bundesregierung unter den o.g. Prämissen für realisierbar?
10. Wieviel CO_2-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart?

Berlin, den 17. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333